Deutscher Bundestag **Drucksache 14/9255**

14. Wahlperiode 05. 06. 2002

Antrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva Bulling-Schröter, Rosel Neuhäuser und der Fraktion der PDS

Innerdeutschen Luftverkehr auf die Bahn verlagern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Der Luftverkehr weist eine besonders hohe ökologisch zerstörerische Qualität auf. Sie liegt

- in den Schadstoff-Emissionen, vor allem durch Kohlendioxid-(CO_2)Emissionen. Diese haben sich – bezogen auf von der Bundesrepublik Deutschland ausgehende Flüge – in den letzten zwei Jahrzehnten bereits verdoppelt. 1980 wurden von Flugzeugen, die von der Bundesrepublik Deutschland ausgingen, 9,5 Mio. Tonnen CO_2 emittiert, im Jahr 2000 betrugen diese Emissionen bereits 20 Mio. Tonnen. (DIW-Wochenbericht 37/2000);
- in der besonderen Klimaschädlichkeit, die diesen Schadstoffen dann zugesprochen wird, wenn sie – wie grundsätzlich beim Flugverkehr der Fall – in großer Höhe emittiert werden;
- in der Lärmentwicklung: Die Zahl der Personen, die sich vom Fluglärm belästigt fühlen, hat sich im Zeitraum 1980 bis 2000 verdoppelt (Umweltbundesamt, 2001);
- im Flächenverbrauch: Flughafenbau und der Bau neuer Landebahnen finden zu einem Zeitpunkt statt, wo – siehe als Beispiel die neuen Landebahnen in Frankfurt/Main-Airport – die entsprechenden Regionen bereits dicht besiedelt und meist bereits mit einem erheblichen „Lärmteppich“ belastet sind. Zusätzliche Emissionen von Lärm und Abgasen und der zusätzliche Flächenverbrauch treffen damit meist „sensiblere“ oder stärker belastete Menschen als zu früheren Zeiten.

2. Der Luftverkehr weist unter allen Verkehrsarten das größte Wachstum auf. Grob gerechnet hat sich der Luftverkehr in den vergangenen zehn Jahren international verdoppelt (Verkehr in Zahlen 2001/2002). Er soll sich in den kommenden 15 Jahren hinsichtlich der zurückgelegten Flugkilometer ein weiteres Mal verdoppeln. Die Luftfracht der dreizehn Verkehrsflughäfen nahm von 1,1 Mio. Tonnen im Jahr 1980 auf 2,6 Mio. Tonnen im Jahr 2000 zu (Verkehr in Zahlen 2001/2002). Bis 2010 ist eine (weitere) Verdopplung der Luftfrachtmenge und bis 2020 eine Vervierfachung (bezogen auf das Jahr 1995) prognostiziert (DIW-Wochenbericht 37/2000).

3. Dieses Wachstum wird in erster Linie vom internationalen, grenzüberschreitenden Luftverkehr erzeugt. Doch auch der Binnenluftverkehr steigt weiter massiv an, während der Schienenfernverkehr seit Beginn der Bahnreform 1994 stagniert. Der innerdeutsche Luftverkehr wuchs im Zeitraum

1990 bis 2000 um weitere 58 Prozent. Dabei stellt der Regionalverkehr den dynamischsten Wachstumsbereich dar. Dieses Segment soll sich in den nächsten zehn Jahren verdoppeln. Im gesamten Inlands-Luftverkehr gab es 1980 eine Leistung von rund 4 Mrd. Personenkilometern (Pkm), 1990 lag diese bei 6 Mrd. Pkm und 2000 bei 9,5 Mrd. Pkm (Verkehr in Zahlen 2001/2002). Das heißt: Ausgerechnet in dem Bereich, in dem die Bahn eine echte Alternative darstellen könnte, liegt das Wachstum des Luftverkehrs in den zwei vergangenen Jahrzehnten jeweils bei 50 Prozent bzw. über 50 Prozent.

4. Die durchschnittliche Flugweite im innerdeutschen Flugverkehr liegt bei 530 Kilometern (Verkehr in Zahlen 2001/2002). Das heißt, mehr als die Hälfte des Binnenluftverkehrs sind eindeutige Kurzstreckenflüge, die im Falle eines gut ausgebauten Schienenverkehrs auf die Bahn zu verlagern wären.

5. Gemessen an der Verkehrsleistung der geflogenen Personenkilometer machte der Binnenluftverkehr 1995 rund fünf Prozent der gesamten von der Bundesrepublik Deutschland ausgehenden Luftverkehrsleistung aus (5,8 Mrd. Pkm von 112 Mrd. Pkm). Das innerdeutsche Luftverkehrsaufkommen nimmt einen Anteil von gut 30 Prozent am gesamten Luftverkehrsaufkommen ein (20,2 Millionen Fluggäste im Jahr 1999 waren „innerdeutsche“; die Gesamtzahl aller Luftverkehrs-Passagiere lag im selben Jahr bei 66,2 Millionen Einsteigern). Bei den Flugbewegungen (Starts und Landungen) entfallen sogar rund 40 Prozent auf Flüge mit innerdeutschem Ziel (Statistisches Bundesamt: Luftverkehr Reihe 6, Fachserie 8, 1999). 2,8 Millionen Passagiere flogen eine innerdeutsche Strecke als Zubringer zu einer ins Ausland führenden Flugreise. Ganz offensichtlich könnte ein erheblicher Teil des bisherigen Luftverkehrs und vor allem der größte Teil des Binnenluftverkehr und dessen weiteres Wachstum auf die Schiene verlagert werden.

II. Die Bundesregierung wird daher aufgefordert:

1. Sorge dafür zu tragen, dass die Bahn systematisch gefördert und im Besonderen für Verbindungen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland in der Regel zur attraktiven Alternative zum Luftverkehr wird. Notwendig ist der flächenhafte Erhalt und Ausbau des bestehenden Schienennetzes. Dabei muss im Zentrum der Netzgedanke stehen – auch hinsichtlich Geschwindigkeit: Wichtig ist eine insgesamt ausreichend hohe „Netzgeschwindigkeit“, nicht nur Höchstgeschwindigkeiten von Zentrum zu Zentrum. Dieses Ziel wird in erster Linie durch eine optimale Abstimmung von Nah-, Regional- und Fernverkehr realisiert („integrierter Taktverkehr“). Die Zuggattung InterRegio ist beizubehalten. Die Orientierung an Maßstäben des Luftverkehrs ist aufzugeben. Eine effiziente Nord-Süd-Verbindung ohne eine ICE-Strecke Nürnberg–Erfurt ist mit dem bestehenden Netz herzustellen.

2. Ziel muss ein Prinzip der regelmäßigen Erreichbarkeit aller Städte (Mittel- und Oberzentren) in Entfernungen bis zu rund 500 km in Reisezeiten bis zu 4 Stunden im Sinne des Netzgedankens sein.

3. Besonders die ostdeutschen Städte sind gut in ein optimiertes Bahnnetz zu integrieren, da bei deren Flughäfen die Anteile innerdeutscher Flugbewegungen weit über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 40 Prozent liegen.

4. Flughafen-Anbindungen an den schnellen Fernbahnverkehr sind nur dort zu realisieren, wo große Anteile des Personenverkehrs Umsteiger zu Anschlussflügen sind. Danach kann die Herstellung von IR-, IC- oder ICE-Anbindungen nur an Drehkreuz-Flughäfen gerechtfertigt werden. Die Anbindung von Flughäfen an den schnellen Fernbahnverkehr darf nicht zur Streichung von Halten an anderen Bahnhöfen führen.

5. Das Flughafenkonzept ist dahin gehend zu ändern, den weiteren Aus- und Neubau von Flughäfen nicht mehr als Zielsetzung anzustreben.
6. Die massive Subventionierung des Luftverkehrs ist zu beenden. Dazu ist darauf hinzuwirken, dass die Investitionen in Flughäfen aus öffentlichen Mitteln stark eingeschränkt werden. Erforderlich ist die Aufhebung der Mineralölsteuer-Befreiung bzw. für den Fall, dass eine solche Lösung zumindest auf EU-Ebene nicht realisierbar ist, ersatzweise eine Emissions-Abgabe auf den Luftverkehr einzuführen.
7. Güterverkehr als Massentransport ist in der Regel im Luftverkehr aus ökologischen und ökonomischen Gründen zu vermeiden und auf die Schiene zu verlagern. Schienenseitige Güterverkehrszugangsstellen sind an allen Verkehrsflughäfen, insbesondere am Flughafen Köln/Bonn zu errichten. Am Flughafen Frankfurt/Main ist der Container-Bahnhof unverzüglich wieder in Betrieb zu nehmen.

Berlin, den 5. Juni 2002

Dr. Winfried Wolf
Eva Bulling-Schröter
Rosel Neuhäuser
Roland Claus und Fraktion

Begründung

Zu 1 und 2: Mit dem dargelegten Bahn-System kann ein Großteil des innerdeutschen Flugverkehrs auf die Schiene verlagert werden und damit die hohe ökologische Zerstörungskraft des Luftverkehrs stark vermindert werden. Mindestens die Hälfte der innerdeutschen Flüge liegt im Bereich von 500 Kilometer Entfernung und ist bei akzeptablen Reisezeiten von 3 bis 4 Stunden verlagerbar. So nahm mit der Einführung des ICE-Sprinter Berlin-Zoo bis Frankfurt/Main Hbf. in 3 Stunden 29 Minuten für die 560 km lange Strecke die Zahl der Flugreisenden auf dieser Strecke deutlich ab (Ungefug, H.-G.: Umstieg vom Flug zum Zug). Eine attraktive Nord-Süd-Verbindung kann ohne ICE-Strecke Nürnberg–Erfurt entstehen, wenn stattdessen ein Ausbau des bestehenden Netzes erfolgt. Diese Alternative bringt mehr Fahrgästen Reisezeitgewinne und Vorteile als die Beschränkung auf den engen Korridor der geplanten ICE-Trasse.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) verfolgt seit rund 10 Jahren eine Politik, bei der sie im Luftverkehr den entscheidenden Maßstab sieht. Das reicht von der Farbgestaltung (ICE, Umlackierung der übrigen Zuggarnituren) über die Raumgestaltung (Großraumwagen) bis zum Service: Zukünftig sollen die Speisewagen abgeschafft und in der 1. Klasse mit fertig auf Tabletts abgepackten Portionen – wie in Flugzeugen – am Platz bedient werden. Das für Dezember 2002 geplante neue Preissystem der DB AG übernimmt insbesondere mit dem Frühbucher-Rabattsystem wesentliche Elemente des Luftverkehrs und macht damit die Bahnnutzung unflexibel und komplizierter für einen Großteil der Kunden. Indem die DB AG sich in vielen Bereichen am Flugverkehr orientiert, verzichtet sie auf die Nutzung ihrer speziellen Systemvorteile (wie Reisegenuss und -komfort, flexible Zugangsmöglichkeiten u. ä.).

Zu 3: Das Potenzial an verlagerungsfähigen Flugreisen auf die Bahn ist bei den ostdeutschen Flughäfen besonders groß, da bei diesen die Anteile der Binnenflüge an allen Flügen weit über dem bundesdeutschen Durchschnitt liegen: Berliner Flughäfen 58 Prozent, Leipzig/Halle 67 Prozent, Dresden 69 Prozent, Er-

furt 81 Prozent (Flughafenkonzept der Bundesregierung 2000). Diese Situation korrespondiert damit, dass das Schienennetz und Bahn-Angebote in den neuen Ländern deutlich schlechter als in Westdeutschland sind.

Zu 4: Neben dem Ersatz von innerdeutschen Flügen, die zur Erreichung eines Zieles in der Bundesrepublik Deutschland unternommen werden, sind für Zubringerflüge zu internationalen und interkontinentalen Anschlussflügen die Bedingungen des schnellen Fernbahnverkehrs so zu gestalten, dass diese Zubringerflüge zum größten Teil auf die Schiene verlagert werden. Bei Flughäfen mit einem geringen Anteil an Umsteigern führt die Anbindung an das Fernbahnnetz zur Attraktivitätssteigerung des Luftverkehrs und damit tendenziell zur Ausweitung des innerdeutschen Luftverkehrs. Dies ist auch nicht zu rechtfertigen vor dem Hintergrund der erheblichen Zeitverluste im Schienenverkehr zwischen den Städten, die durch zusätzliche Halte an Flughäfen entstehen.

In der Vergangenheit wurden Flughäfen an den ICE-Verkehr angeschlossen, während gleichzeitig größere Städte schlechter angebunden und teilweise abgehängt wurden. Ein Beispiel dafür ist die neue ICE-Strecke, die zurzeit zwischen Köln und Frankfurt/Main in Bau ist. Nach deren Inbetriebnahme werden Städte wie Bonn, Koblenz, Wiesbaden oder Mainz wesentlich schlechter an den Fernverkehr angebunden sein.

Zu 5 und 6: Der Luftverkehr ist erheblich defizitär. Dies wird teilweise auch durch eine Marktordnung verdeckt, die den Luftverkehr massiv begünstigt. Damit sind der hohe Anteil des Luftverkehrs an allen Verkehrsarten und seine weitere Expansion in erster Linie den Subventionen und einer verkehrten Verkehrsordnung geschuldet: Der größte Teil der Investitionen in Flughäfen wird aus Steuermitteln bestritten. Dies gilt für alle Regional- und für alle Großflughäfen. Weiterhin unterliegen Kerosin und Flugbenzin nicht der Mineralölsteuerpflicht. Das heißt auch, dass Kraftstoffe für den Luftverkehr durch die Ökosteuer keinen Zuschlag erfahren. Damit hat die Ökosteuer den komparativen Vorteil, den der Flugverkehr gegenüber der Schiene hat, nochmals vergrößert. Mit der Einführung einer Kerosinbesteuerung oder ersatzweise einer Emissionsabgabe auf den Luftverkehr könnten wichtige Schritte zur Kostenwahrheit im Verkehr unternommen werden. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) stellt hierzu fest: „Eine Kerosinsteuer analog zur Mineralölsteuer ist … schwierig, weil der internationale Luftverkehr auf bilateralen Abkommen beruht, die faktisch alle eine Steuerfreiheit vorsehen und somit geändert werden müssten. … Die Erhebung einer Emissionsabgabe bei jeder Landung könnte dagegen ohne eine Änderung dieser Abkommen erfolgen, wenn sie allgemein eingeführt würde, also keine Nation oder Fluggesellschaft benachteiligt wäre“ (DIW-Wochenbericht 37/2000). Mit einer drastischen Absenkung der Investitionen aus öffentlichen Mitteln für Flughafen-Aus- und Neubauten kann die Wettbewerbsverzerrung zu Ungunsten der Bahn verringert werden.

Zu 7: Im Güterverkehr gilt: Güter sind nur auf die Schiene zu verlagern, wenn die Bahn in der Fläche präsent ist und unter anderem möglichst viele Unternehmen und Gewerbeparks erschließt. Zur Verlagerung von Luftfracht auf die Schiene sind insbesondere an den mit Abstand aufkommensstärksten Flughäfen Frankfurt/Main und Köln/Bonn schienenseitige Güterzugangsstellen zu betreiben, da hier ein hohes Verlagerungspotenzial besteht. In Frankfurt/Main werden 67 Prozent und in Köln/Bonn noch einmal 17 Prozent der gesamten Luftfracht der deutschen Verkehrsflughäfen umgeschlagen (Verkehr in Zahlen 2001/2002). Der seit August 2000 außer Betrieb befindliche Container-Bahnhof am Frankfurter Flughafen ist unverzüglich wieder in Betrieb zu nehmen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333